Primele concursuri de orientare turistică din acest sezon

Zilele acestea s-a inaugurat noul sezon al tradiţionalelor concursuri de orientare turistică. În pădurea Brăneşti s-au întîlnit peste 100 de sportivi, care au participat la o interesantă întrecere în premieră: s-a desfăşurat pentru prima oară un concurs de orientare turistică-ştafetă, pe echipe, iniţiat de asociaţia sportivă „Recolta" — Consiliul Superior al Agriculturii. La start s-au aliniat reprezentanţii secţiilor de turism ale asociaţiilor sportive din Capitală.

Concurenţii au avut de parcurs un traseu dificil, care a măsurat 40 km. La băieţi, pe primul loc s-au clasat componenţii echipei „Cutezătorii", iar la fete, cele mai bune rezultate le-a obţinut echipa Sectorului 3.

V. CRISTACHE

UMBRELA ATLETISMULUI

ŞI ACUM, TARTANUL...

Mergînd în pas cu vremea şi cu inovaţiile din alte sporturi, atletismul a adus, încet dar sigur, îmbunătăţiri, urmărind egalizarea condiţiilor de desfăşurare a competiţiilor şi de stabilire a performanţelor, indiferent de meridian, continent sau condiţii meteorologice. Aşa s-a născut ideea folosirii anemometrului pentru măsurarea tăriei vîntului şi cea a cronometrării electronice a sosirilor. Aşa s-a născut, poate spre surprinderea multora, şi ideea pistei de tartan. Sau mai precis, folosirea tartanului ŞI PENTRU pistele de atletism. Precizarea este necesară, deoarece acest material sintetic avea de mai multă vreme diverse întrebuinţări: pentru acoperirea punţilor vaselor comerciale, pentru amortizarea trepidaţiilor în uzine, pentru pistele de pe hipodromuri şi altele.

Nu am intenţia de a susţine absurdul, anume că tartanul nu prezintă avantaje pentru performanţe superioare. Dimpotrivă! Pista de tartan este excepţională, după cum spun, la unison, toţi cei care au concurat pe astfel de piste. Adică cel puţin la fel de bună ca, de pildă, renumita pistă din oraşul suedez Eskilstuna, pe care Gunder Hägg a stabilit într-o singură vară nordică nu mai puţin de 19 recorduri mondiale; la fel de excelentă ca şi pista de la Kiev, unde Anufriev a încercat, iar Vl. Kuţ a reuşit, să pulverizeze recordurile lui Hägg şi ale lui Zatopek... Şi fruntaşii atletismului nostru cunosc şi apreciază pistele rapide din Europa. Personal, după atingerea unui anume nivel valoric, mi-am ales concursurile în funcţie de consistenţa pistei pentru săritura în înălţime.

În altă ordine de idei, îmi amintesc de „drama" campionatelor internaţionale din 1968. Pista (de zgură) din Poiana-Braşov, perfect amenajată în ajunul competiţiei, a fost stricată de ploaia torenţială căzută înaintea începerii concursului. Şi, o dată cu şuvoaiele de apă, s-au dus şi performanţele! Este un mare neajuns şi o nedreptate în acelaşi timp, ca forma bună a sportivilor, ambianţa pur atletică etc., toate să fie anulate de o simplă aversă de ploaie.

La Jocurile Olimpice de la Londra (1948) şi la cele de la Melbourne (1956) a plouat mult şi rezultatele au suferit enorm. La Ciudad de Mexico a plouat cît pentru trei Olimpiade. Dar, imperturbabil faţă de intemperiile vremii, tartanul a permis — poate pentru prima oară în istoria Jocurilor — ca toţi participanţii să concureze în condiţii excelente, aşa cum au făcut înaintaşii lor, pe pistele din Eskilstuna, Kiev...

În sensul acesta aş dori să fie interpretată pista de tartan: o standardizare a condiţiilor (permanent) favorabile şi nicidecum ca un artificiu spre marile performanţe. Discuţia despre tartan devine acum şi mai actuală, deoarece Stadionul Republicii, gazda atîtor mari competiţii atletice, urmează să fie modernizat în aceste zile ale primăverii. Se preconizează turnarea unui strat de tartan din import pentru probele de sărituri şi aruncarea suliţei. În acelaşi timp, pista de alergare — lărgită la 8 culoare — va fi acoperită cu un strat de gum-asfalt (o combinaţie de bitum şi pudretă din deşeuri de cauciuc sintetic), care a dat rezultate bune în multe ţări. Este drept, gum-asfalt nu este încă tartan, dar acesta din urmă este încă extrem de scump. Totuşi, şi aici răspunsul se va lăsa aşteptat, din moment ce vecinii noştri din sud au o astfel de pistă de trei ani, la Sofia, fără ca atleţii lor să aibă măcar o singură medalie la J. O., iar în Europa urmează să se construiască în 1969 zece noi piste de tartan, cînd toate marile competiţii europene se desfăşoară obligatoriu numai pe astfel de piste (care cer o acomodare prealabilă a atleţilor), noi riscăm să fim în contratimp cu vremea. În prezent, lucrările pe „Republicii" sînt într-un stadiu experimental, iar experienţele de pînă acum nu au dat rezultate prea încurajatoare...

În cîteva săptămîni activitatea atletică se va desfăşura în plin. Concursurile republicane de primăvară bat la uşă şi experimentul cu gum-asfalt este încă la început. Or, performerii noştri, căliţi în cele mai mari întreceri mondiale, se găsesc într-o cu totul altă fază decît cea experimentală. Ei se află acum în faza de finalizare a marilor performanţe!

Iolanda BALAŞ-SÖTER

CONCURSURI... REZULTATE...

ORADEA. — Pe stadionul Crişul au participat peste 600 de atleţi din 18 şcoli şi asociaţii sportive. Cele mai bune rezultate: JUNIORI I — **800 m (b):** Fr. Gedeon (Cluj) 1:58,3; **110 mg:** Al. Toth (Oradea) 15,4; **ciocan:** D. Chifiriuc (Oradea) 51,86; **80 mg (f):** Iulia Crişan (Cluj) 12,2; **înălţime (f):** Olga Fuliaş (Beiuş) 1,60; JUNIORI II — **80 m (b):** Al. Szakacs (Oradea) 9,4; **300 m:** Al. Szakacs 38,3; **suliţă (b):** A. György (Cluj) 51,14; **80 m (f):** Ana Sovari (Oradea) 10,3; **300 m:** Ana Sovari 44,6; COPII — **înălţime (b):** O. Popescu (Bacău) 1,60. **(P. LÖRINCZ**, coresp.).

PITEŞTI. — Pe aleile parcului Argeşul s-a desfăşurat „Crosul Prieteniei", la care au participat atleţi de la Clubul sportiv Piteşti şi Spartak Pleven (Bulgaria). Cîştigătorii probelor: **juniori:** Ion Milea (Piteşti); **junioare:** Coiceva Teodorova (Pleven); **seniori:** Coliu Teodorof (Pleven); **senioare:** Viorica Negoi (Piteşti). **(I. FEŢEANU**, coresp. principal).

TIMIŞOARA. — Ultimul concurs de sală: întîlnirea de juniori Timişoara—Reşiţa. Punctaj: 63,5—43,5 pentru gazde. Dintre rezultate: I. Grecu (R) 13,15 la triplu şi 7,8 la 50 mg. V. Varga (T) 13,13 la greutate de 7,257 kg, A. Secoşan (T) 6,52 la lungime, Liliana Negru (T) 6,9 la 50 m, Gerda Kovaci (T) 8,1 la 50 mg şi 1,45 la înălţime, Doina Cioflea 5,06 la lungime. **(EM. GROZESCU**, coresp.).

PETROŞENI. — Cîştigătorii crosului organizat de CMEFS: COPII — **500 m (f):** Marcela Radu; **600 m (b):** Gh. Budoi; JUNIORI II — **600 m (f):** Monica Iacob; **1000 m (b):** N. Hariton; JUNIORI I — **1000 m (f):** Georgeta Nicolescu; **4000 m (b):** A. Macarie. **(S. BĂLOI**, coresp. principal).

Convorbiri cu domnul Gore

Ce e nou şi se dezvoltă

Săptămîna trecută, domnul G. a lipsit din ţară fiind plecat în cîteva locuri din Europa şi America Latină pentru a cerceta mai îndeaproape starea de astăzi a fotbalului, şi îndeosebi (obsesia lui nr. 1) conexiunile dintre acest joc şi valul de violenţă care străbate contemporaneitatea.

Cum prietenului meu nu-i place să scrie, corespondenţa fiind pentru făptura sa un chin cronic, dl. G. mi-a trimis de pe continente o simplă telegramă doar:

„E rău. Aşteaptă-mă la aeroport. G." L-am aşteptat, l-am îmbrăţişat, l-am ajutat să-şi ducă bagajele, calupurile de ţigări cumpărate cu reducere în avion, revistele şi romanele poliţiste, dar întrebările mele referitoare la concluziile călătoriei şi semnificaţia evident neagră a telegramei s-au lovit de-o tăcere obosită.

— N-am nimic de spus, a spus dl. G. După care, ca-n alte momente de criză lingvistică, a scos o foaie de hîrtie mobilată cu imagini.

— Iată observaţiile mele:

M.G.T. prezintă în
Vistavision
CEI 7 ŞTRANGULAŢI
DIN LAGUNĂ
cu
Shirley Hopkins
Sdin Hendriks
Interzis tinerilor sub
18 ani

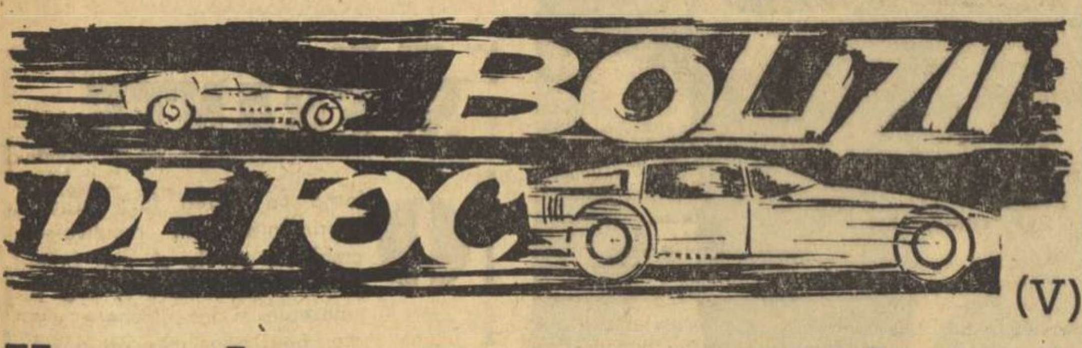
Teatrul Shocking
premieră
CU UN CUŢIT DE
BUCĂTĂRIE
de
Carlos Bonnavente.
Interzis tinerilor sub
18 ani

Postul de Televiziune
T.B.C. prezintă vineri la
orele 21,30 pe canalul V
serialul
UCIGAŞUL DE
MĂTUŞI
Interzis tinerilor sub
18 ani

Les „Editions du
Cauchemar"
Robert Merande
AMINTIRILE UNUI
SADO-MASOCHIST
Interzis tinerilor sub
18 ani

Stadionul „La Plata".
Joi 15 aprilie orele 16,30
F.C. UNIVERSIDAD
A.C. SENIORS
pentru semifinalele Cupei campionilor
Americii de Sud
Interzis tinerilor sub
18 ani

p. conf.
Al. MIRODAN



BOLIZII DE FOC (V)

Un palmares în ramă de aur

Cu două luni în urmă, la 31 ianuarie, Petre Cristea, cunoscutul nostru automobilist, a împlinit vîrsta de 60 de ani. Fie-ne îngăduit ca, o dată cu sincerele noastre urări prilejuite de un astfel de eveniment, să evocăm cîteva momente din activitatea acestui reputat pilot care, timp de aproape trei decenii, a dominat sportul cu motor românesc şi s-a impus cu autoritate peste graniţele ţării, în unele dintre cele mai mari curse europene. Redus la expresia seacă a cifrelor, bogatul palmares al lui Cristea înseamnă 30 de locuri întîi, 20 de locuri doi şi 6 locuri trei în 49 de curse naţionale şi în 35 de probe internaţionale. Din 1920, cînd s-a aliniat la startul primului concurs, şi pînă în ajunul celui de-al doilea război mondial, el a parcurs la volan o distanţă egală cu de 13 ori linia ecuatorului.

În dramatica istorie a automobilismului, cu greu vom găsi un pilot care să fi ajuns la anii retragerii din activitate, fără amintirea sumbră a unui accident. Petre Cristea formează, din acest punct de vedere, o excepţie: în strălucita sa carieră sportivă nu s-a accidentat niciodată şi n-a ieşit involuntar, nici măcar pentru o clipă, cu roţile automobilelor sale, din limitele pistelor de concurs. Singurele situaţii dificile pe care le-a trăit au fost în afara arenelor sportive; o dată, cu mulţi ani în urmă, în timp ce mergea spre Braşov, a derapat pe şoseaua udă de ploaie şi a intrat în şanţ (dar fără nici un fel de urmare gravă). Iar mai aproape de zilele noastre, forţînd un viraj pe pista de încercări a uzinei Autobuzul, a pus un Renault 10 cu roţile în sus. Atît!

Petre Cristea a continuat să facă automobilism şi după război (între 1948 şi 1950 a luat parte la 15 probe naţionale, clasîndu-se de 5 ori pe primul loc, de 6 ori pe locul al doilea şi o dată pe locul al treilea), iar ultima dată l-am văzut evoluînd strălucit în Raliul oraşului Bucureşti. Stăteam undeva într-un viraj al Dealului Negru şi urmăream cu admiraţie maşina Autobianchi care urca vertiginos panta, condusă de o mînă virtuoasă. A trecut fulgerător pe lîngă noi, iar în minte a început să se deruleze filmul marilor victorii ale omului de la volan — în cursele de la Sinaia şi Feleac, în cele din Finlanda, Portugalia, Franţa şi Grecia, în Raliul Monte-Carlo, în faimoasa competiţie de la Nürburgring.

Mulţi dintre aşii vitezei, după ce părăsesc tumultul vieţii sportive, cad într-o inactivitate vecină cu anonimatul. Cîţiva, cu mai mult spirit practic, îşi folosesc numele în scopuri publicitare sau îşi povestesc isprăvile în paginile unor best-sellere digerate de tineri între două staţii de metrou sau pe timpul călătoriilor cu trenul. Cristea este, şi din acest unghi, un caz aparte. Părăsind sportul, el s-a dedicat cu pasiune studiilor de automobilism, devenind un reputat specialist. În loc de amintiri picante, el a preferat să scrie lucrarea densă şi sobră „Practica automobilului", care a apărut în mai multe ediţii şi a format lectura preferată şi necesară a numeroşi tehnicieni.

VICTORIA INGENIOZITĂŢII

Petre Cristea a cîştigat în 1936 primul loc în clasamentul general al Raliului Monte-Carlo. Dar aceasta a fost nu numai o victorie a talentului său de pilot, ci şi a ingeniozităţii, a capacităţii de improvizaţie tehnică. Mai luase parte şi la alte ediţii ale acestei dure competiţii rutiere (a participat în total de opt ori) şi ştia că nu are nici un fel de şansă dacă nu se pregăteşte excelent, dacă nu imaginează ceva pentru Fordul său, care să-l facă apt să abordeze abominabilele drumuri balcanice ale vremii. El era un concurent cu posibilităţi modeste, un „particular" care trebuia să intre în competiţie cu profesionişti ai volanului, dotaţi cu maşini foarte bune şi susţinuţi materialiceşte de fabricile de automobile.

Drept coechipieri şi i-a ales pe mecanicul Gogu Constantinescu şi pe navigatorul Ionel Zamfirescu. Acesta din urmă, afirmă Cristea, era un conducător sigur, căruia îi putea încredinţa volanul fără frică, pe anumite porţiuni de traseu, cînd el, pilotul, avea nevoie să se odihnească. A urmat pregătirea maşinii. Cunoscînd greutatea itinerarului (trebuia să se ia startul din Atena), a procedat mai întîi la o întărire a şasiului cu ajutorul unor traverse tubulare. Pentru a proteja carterele la trecerea peste gropi, a înlăturat amortizoarele originale şi, în locul lor, a pus altele mai mari şi mai puternice.

O adevărată performanţă a constituit-o modificarea caroseriei, cu ajutorul unor materiale de aviaţie, aşa încît, în stadiul final, ea nu cîntărea decît... 40 de kg! Astfel pregătit, automobilul nu era prea confortabil (deşi în interior scaunele aveau perne de spumă de cauciuc, iar unul din ele se transforma la nevoie în pat) dar, în schimb, permitea o mare viteză de deplasare. Bazîndu-se pe soliditatea maşinii sale, Cristea a putut merge tot timpul cu acceleraţia „la fund", stabilind pe toate porţiunile de traseu medii orare record. Etapa Atena — Salonic, spre exemplu, trebuia parcursă, conform graficului oficial, în 16 ore, dar el n-a făcut decît 10, timpul rămas disponibil folosindu-l pentru odihnă.

La Monte-Carlo a avut loc proba specială de îndemînare. Lupta era strînsă pentru că numeroase echipaje se aflau la egalitate de puncte după încheierea întrecerii de regularitate. Dar Cristea se baza pe iscusinţa sa, pe cele peste o mie de antrenamente (!) făcute înainte de cursă la Bucureşti. În plus, el găsise şi pentru această probă cîteva soluţii tehnice ingenioase: alesese la diferenţial unul din cele mai scurte rapoarte şi păstrase la spate o osie rigidă, fără satelit. Şi aşa a învins! A doua zi, ziarele din Europa anunţau că un echipaj românesc a cîştigat primul loc în clasamentul celui mai important raliu de pe glob.

Era o iarnă grea, cu zăpezi multe, şi Petre Cristea mai avea cîteva zile pînă să împlinească vîrsta de 27 de ani...

PE CIRCUITUL CU 173 DE VIRAJE

La începutul lunii mai a anului 1939, Cristea participase la Marele Premiu al Finlandei, unde obţinuse un loc secund, la categoria curse (deşi avea o maşină sport), în urma lui Westerblom, campionul Suediei. În drum spre casă, s-a oprit la Nürburgring, celebrul circuit, a cărui pistă are 23 de km şi nu mai puţin de 173 de viraje. Cursa de acolo trebuia să aibă loc la 21 mai, dar el venise cu opt zile mai înainte pentru a se pregăti minuţios, aşa cum îi era obiceiul. În categoria sport (clasa 2 litri), în care urma să ia startul, avea 19 adversari, toţi cu maşini BMW.

Germania trăia pe atunci sub dominaţia fascistă şi partidul nazist, care încerca să-şi cîştige popularitate şi prin mijlocirea automobilismului, înscrisese în competiţie o echipă oficială înarmată pînă în dinţi. Sarcina lui Cristea era deosebit de grea. El trăia în plus şi sub impresia apăsătoarei idei că, de la înfiinţare şi pînă la ora aceea, nici un concurent venit pentru prima dată la Nürburgring nu reuşise să cîştige. Totuşi nu s-a descurajat. În zilele premergătoare concursului a parcurs pe jos cei 23 de km ai circuitului, studiind atent fiecare viraj, fiecare metru de pistă. La antrenamente a reuşit să scoată timpii cei mai buni, făcîndu-l să turbeze de necaz pe şeful echipei partidului nazist. În fiecare noapte, acesta telefona furios la uzina BMW pentru a i se trimite cît mai mulţi mecanici care să-i pună maşinile la punct.

A venit ziua cursei. Datorită rezultatelor de la antrenamente, Cristea se afla pe cel mai bun loc de start — primul din flancul drept. A plecat în frunte, dar cum cel dintîi viraj era la stînga, s-a pomenit deodată pe locul al şaselea. A început atacul. După numai cîţiva kilometri, depăşise patru adversari şi se afla în poziţia a doua. Avea înaintea sa un concurent bătăios care nu voia să cedeze uşor. Acest concurent a devedit apoi prieten cu Cristea. Îl cheamă Huschke von Henstein şi conduce de mulţi ani secţia de curse a cunoscutei case de automobile Porsche.

Un nou atac şi von Henstein a rămas în urmă. Petre Cristea s-a instalat în frunte şi n-a mai cedat acest loc pînă la sfîrşit. A încheiat cursa ca învingător, stabilind un valoros record de viteză medie orară generală (115 km), care a rămas nedoborît pînă în anul 1953.

În timpul festivităţii de premiere, Huschke von Henstein s-a apropiat de urechea lui Cristea şi i-a spus în franţuzeşte: „Dragă Pierre, învingînd echipa nazistă ai produs o nespusă bucurie în sufletele a mii de oameni prezenţi aici. Felicitări!" Iar după aceea, marele pilot Hans Stuck a venit să-i propună alergătorului nostru un contract pentru echipa Auto-Union. În faţa lui Cristea se deschidea perspectiva unei deosebite ocazii de afirmare. Dar peste cîteva luni a început războiul şi orice planuri de viitor s-au năruit.

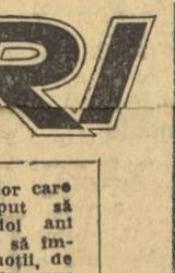
Dumitru LAZĂR
(va urma)

Meciuri internaţionale de handbal

Marţi, la Braşov, echipele Liceului nr. 2 au întîlnit reprezentativele similare de la Landler Technicum din Budapesta. Meciurile au luat sfîrşit cu scorurile de: 21—3 (14—2) la fete şi 15—5 (8—3) la băieţi în favoarea braşovenilor. Sportivii budapestani vor mai susţine meciuri la Sf. Gheorghe (joi) şi din nou la Braşov (vineri).

C. GRUIA coresp. principal

SUPLEURI



Inaugurînd rubrica, poate că ar trebui să mă prezint cititorilor care vor urmări însemnările mele. La 15 ani, în 1946, am început să practic luptele la Clubul sportiv C.F.R. Timişoara. După doi ani cucerisem primul titlu naţional la juniori, pentru ca în 1949 să îmbrac tricoul de campion la seniori. Apoi — opt ani de eforturi, de emoţii, de satisfacţii şi deziluzii în echipa mea de club, în lotul naţional. Am pus punct activităţii competiţionale o dată cu terminarea Institutului de educaţie fizică şi sport, dar am început o muncă mai grea, aceea de antrenor şi de pedagog (sînt conducător al cursului de lupte la I.E.F.S.).

DE UNDE TREBUIE SĂ PLECĂM LA LUPTE LIBERE?

În rîndurile de faţă îmi propun să aduc în dezbatere o temă pe care o socotesc importantă, şi anume: CUM AR PUTEA FI ADUSE LUPTELE LIBERE DIN ŢARA NOASTRĂ LA NIVELUL CELOR GRECO-ROMANE?

O precizare se impune. „Liberele" reprezintă, în evantaiul sporturilor noastre, pala cea mai nouă. Totuşi, oricîte circumstanţe atenuante ar exista (tinereţe, lipsă de experienţă etc.), nu ne mai putem împăca prea multă vreme cu ideea că această ramură poate rămîne mereu ultima pentru simplul motiv că e nouă. Experienţa altor ţări (vezi cele africane) ne furnizează exemple de ascensiuni spectaculoase în sporturi **total lipsite de tradiţie.**

Aşadar, de unde să plecăm?

Fără a avea pretenţia de a fi descoperit America, socotesc că piatra de temelie a edificiului luptelor libere trebuie pusă prin MUNCA CU JUNIORII.

În acest sport, al marii agilităţi, reclamînd viteze electronice de gîndire şi soluţii de-a dreptul instantanee, reflexele se fixează foarte statornic, fiind, ulterior, extrem de greu de corijat. Luptele libere sînt, prin excelenţă, un sport al reflexului.

După cum se ştie, noi dispunem, în această disciplină, de cîteva valori confirmate pe plan european (P. Coman, Fr. Bolla, St. Stingu, N. Cristea ş.a.). Dar succesele şi izbînzile lor au fost oscilante, s-au aflat sub semnul fluctuaţiilor şi al inconstanţei pentru că toţi, fără excepţie, sînt deficitari la capitolul **procedeelor tehnice de mare subtilitate şi rafinament, consecinţă firească a minusurilor din pregătirea efectuată ca juniori.**

Dacă, în ceea ce-i priveşte pe ei, există explicaţii (sau scuze, dacă doriţi), prin faptul că pe vremea cînd Bolla — să zicem — urca treptele măiestriei, cunoştinţele tehnicienilor noştri în materie erau destul de sărace şi de rudimentare, astăzi situaţia s-a schimbat.

Totuşi, şi astăzi se constată în munca cu juniorii existenţa sentimentului de mulţumire în faţa suficienţei. Adeseori, cînd un tînăr, posedînd bine cîteva procedee tehnice (depăşite, însă, pe plan internaţional), cîştigă titlul de campion al ţării, antrenorii se declară pe deplin satisfăcuţi, socotesc că şi-au făcut datoria.

Apoi, în gama procedeelor tehnice folosite la „libere" sînt încă multe elemente de greco-romane care, deşi nu trebuie să lipsească din bagajul cunoştinţelor (reprezintă un fel de „cultură generală"), nu pot constitui esenţialul ci, cel mult, o armă suplimentară într-un arsenal foarte bine utilat.

Oricîte strădanii ar depune, antrenorii noştri nu vor putea obţine rezultate de marcă în munca lor, dacă nu-i vor instrui pe juniori în spiritul **însuşirii desăvîrşite a procedeelor tehnico-tactice, caracteristice „liberelor".** (În privinţa seniorilor, rămînerile în urmă pot fi recuperate, parţial, numai printr-un volum foarte mare de muncă, care să le schimbe radical actualul stil de luptă. Dezechilibrările, intrările la picioare, acţiunile cu ajutorul picioarelor şi combinaţiile între acestea, sînt principalele capitole care trebuie însuşite pînă în cele mai mici detalii).

Cu juniorii este mult mai uşor să se ajungă la un nivel complex de pregătire specifică. În timpul junioratului se însuşesc uşor procedee foarte complicate, care asigură, pentru tot restul carierei sportive, o pregătire tehnică multilaterală, cheia succesului.

Punctul de plecare în pregătirea juniorilor trebuie să-l constituie intrările la picioare — element de mare eficacitate în conducerea luptei — peste care antrenorii trec cu uşurinţă. Pentru reuşita atacului picioarelor, trebuie să se insiste cu consecvenţă, la fiecare antrenament, realizîndu-se minimum 100—150 de intrări la o lecţie de pregătire. O dată însuşite intrările la picioare (din faţă, lateral şi combinate cu dezechilibrări adecvate), se poate trece la execuţia procedeelor propriu-zise de lupte libere.

De unde să plecăm **la lupte** libere? Este clar, DE LA JUNIORI!

Vascul POPOVICI

LOTO-PRONOSPORT

La 20 aprilie concurs excepţional Pronoexpres

De la începutul anului şi pînă la 1 aprilie 1969, Administraţia de Stat Loto-Pronosport a atribuit participanţilor premii în valoare de 165 milioane lei, 300 autoturisme, 300 excursii în străinătate şi sute de mii de premii în bani.

La 20 aprilie a.c. se organizează un nou concurs excepţional Pronoexpres la care se atribuie în număr NELIMITAT autoturisme — DACIA 1 100, MOSKVICI 408 cu 4 faruri şi radio, SKODA 1000 M.B. şi TRABANT 601.

Prin tragere la sorţi se vor atribui *10 autoturisme:* 4 DACIA 1100, 2 MOSKVICI 408 cu 4 faruri şi radio, 2 SKODA 1000 M.B. şi 2 TRABANT 601 şi 45 excursii „TURUL CAPITALELOR" cu avionul, durata circa 17 zile.

Se mai atribuie şi premii în numerar de valoare variabilă, precum şi premii fixe în bani.

Cu 30 lei puteţi participa la toate cele 10 extrageri. În total se extrag 100 de numere.

Sîmbătă 19 aprilie, este ULTIMA ZI pentru procurarea biletelor.

● Nu uitaţi! Azi şi mîine sînt ultimele zile pentru tragerea LOTO de vineri 11 aprilie 1969 a cărei tragere va avea loc la Bucureşti în sala Clubului Finanţe Bănci din strada Doamnei nr. 2 cu începere de la ora 18,30. Tragerea va fi radiodifuzată.

Premiile concursului Pronosport nr. 14 din 6 aprilie 1969

Categoria I (13 rezultate): 76,5 variante a 1.660 lei.

Categoria a II-a (12 rezultate): 1.352 variante a 112 lei.

Categoria a III-a (11 rezultate): 9.194 variante a 24 lei.

LAVODERM

emulsie alcoolică pentru curăţirea mîinilor de impurităţi (uleiuri, unsori, vopsea proaspătă, rugină etc.). Practic, înlocuind excelent săpunul, apa şi prosopul. Utilizabil în orice loc şi în orice condiţii, curăţă mîinile în maximum 2 minute.

LAVODERM

de vînzare la magazinele O.C.L. din ţară, în tuburi a 60 gr conţinut net.

LAVODERM

produs al întreprinderii „METALOCHIM" — Braşov.

Cooperativa „DESERVIREA" Bucureşti
Organizează prin metode rapide şi eficace
INVAŢAREA:
DESENUL TEHNIC, INDUSTRIAL, DE CONSTRUCŢII
ŞI ARHITECTURA

Costul unei ore este de 5 lei.
COOPERATIVA GARANTEAZĂ CALITATEA PREDĂRILOR, LECŢIILE FIIND SUSŢINUTE DE SPECIALIŞTI CU INALTĂ PREGĂTIRE PROFESIONALĂ ŞI INDELUNGATĂ EXPERIENŢĂ.
Informaţii şi înscrieri zilnic între orele 10—17 în strada Filitti nr. 10, tel. 13.54.69.